Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/11179

24. 06. 98

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg), Egbert Nitsch (Rendsburg), Franziska Eichstädt-Bohlig, Ulrike Höfken, Michaele Hustedt, Steffi Lemke und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der Beratung der Großen Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Marieluise Beck (Bremen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksachen 13/8212, 13/10538 –

Transrapid – Finanzierungs- und Erlöskonzept

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das von der Bundesregierung im April 1997 vorgelegte neue Finanzierungs- und Erlöskonzept ist gescheitert. Mit ihm sind – wie bereits der Bundesrechnungshof kritisiert hat – erhebliche Risiken für den Bundeshaushalt und für die Bundestochter Deutsche Bahn AG (DB AG) verbunden. Die Bundesregierung ist bislang weder bereit noch in der Lage gewesen, die Kritikpunkte zu klären und Korrekturen durchzuführen.

Dies liegt an strukturellen Mängeln des neuen Konzeptes. Durch den Versuch der Bundesregierung, die ohnehin beträchtlichen baulichen und betrieblichen Risiken des Transrapid auf die DB AG zu verlagern, sind zusätzliche Abgrenzungsprobleme entstanden. Diese haben es der Bundesregierung ermöglicht, das wahre Ausmaß der finanziellen Belastungen für Bund, Länder und DB AG, aber auch der noch ungelösten betrieblichen Probleme des Transrapid zu verschleiern.

Weder die wiederholten Unterrichtungen des Haushaltsausschusses noch die Antworten der Bundesregierung auf die vorliegende Große Anfrage haben wesentlich zur Klärung der maßgeblichen Fragen beigetragen. Fest steht mittlerweile lediglich, daß

1. bislang kein schlüssiges Sicherheits- und Notfallkonzept für Hochgeschwindigkeitsunfälle des Transrapid existiert;
2. keine erfolgreiche Risiko-Abgrenzung und gleichmäßige Risikoverteilung zwischen Bund, Bahn und Industrie für Kostensteigerungen, mangelnde Erlöse und Ausfall des Gesamtsystems erfolgt ist;

3. die DB AG für die Überlassung des Betriebssystems für den Transrapid durch Zahlung des garantierten Nutzungsentgeltes über die Laufzeit von 18 Jahren 8,872 Mrd. DM zahlen soll, ohne Eigentum am System zu erwerben;
4. die DB AG zum Ablauf der Laufzeit von 18 Jahren durch Ausübung der ,call-option' das Betriebssystem käuflich erwerben soll;
5. alleinig die DB AG finanzielle Belastungen durch die Wiederbeschaffung von Fahrzeugen und – nach Zahlung des garantierten Nutzungsentgeltes und Kauf des Betriebssystems – von Elementen des Betriebssystems zu tragen hat. Diese Ersatzinvestitionen werden sich bis 2035 voraussichtlich auf rd. 16 Mrd. DM summieren;
6. der Bund seinen geplanten Fahrwegkredit von 6,1 Mrd. DM an die DB AG in einen verlorenen Zuschuß umwandeln muß, weil die Erlöse der DB AG nicht ausreichen werden, um eine Rückzahlung zu ermöglichen;
7. der Bund mittel- und langfristig durch erhöhte Aufwendungen an die DB AG für die Verluste des Transrapid einstehen muß;
8. die betroffenen Länder und Kommunen erhebliche Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für die Anbindung des Transrapid an öffentliche Verkehrsmittel und an die vorhandene Infrastruktur aufwenden müssen. Dies wird zu Lasten vorhandener Ausbauprogramme erfolgen müssen, da eine Mittelaufstockung durch den Bund nicht vorgesehen ist.

Vollständige Unklarheit herrscht weiterhin über zentrale Elemente des Finanzierungskonzeptes. Klare Vereinbarungen zwischen Bund und privaten Projektträgern über die Verteilung von Investitions- und Betriebslasten sind nicht nur nach dem Magnetschwebebahnbedarfsgesetz (MsbG), sondern auch nach den Prinzipien der ordentlichen Haushaltsführung des Bundes Voraussetzung für die letztendliche Entscheidung über das Projekt.

Diese Entscheidung kann nicht ohne erneute Beschlußfassung des Deutschen Bundestages erfolgen. Die Bundesregierung hat sich gesetzlich, aber auch durch Absichtserklärungen gegenüber Parlament und Ausschüssen zur Vorlage dieser Vereinbarungen verpflichtet. Bis heute ist sie diesen Verpflichtungen nicht nachgekommen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf,

1. das Eisenbahn-Bundesamt unverzüglich mit einer detaillierten Überprüfung der bisherigen Sicherheits-, Wartungs-, Notfall- und Evakuierungskonzepte für den Transrapid zu beauftragen und dem Parlament über die Ergebnisse zu berichten;
2. den Deutschen Bundestag unverzüglich über den Stand der Verhandlungen sowie die angestrebte Lastenverteilung zwischen den Projektbeteiligten in bezug auf

- die Risikoabgrenzung zwischen Bund, Bahn und Industrie bei Kostensteigerungen, mangelnden Erlösen und dem Ausfall des Gesamtsystems über einen Zeitraum von mehr als 3 Monaten,
- das Instandsetzungs- und Wartungskonzept für den Transrapid,
- die Kostenaufteilung für notwendige Ersatzinvestitionen bei Fahrzeugen und Fahrweg,
- die Frage der Übernahme von Baukostensteigerungen beim Fahrweg,
- die etwaige Aufteilung von Verkaufserlösen und der Beteiligung des Bundes, falls der Transrapid exportiert werden sollte,

zu informieren und auf dieser Grundlage eine neue, aktualisierte Fahrgast- und Erlösprognose sowie eine diesbezüglich aktualisierte Wirtschaftlichkeitsberechnung vorzulegen;

3. dem Deutschen Bundestag
   - vor dem Hintergrund des im April 1997 vorgestellten „Finanzierungs- und Managementkonzeptes", der „Wirtschaftlichkeitsberechnung" zur Magnetschnellbahnverbindung Berlin–Hamburg sowie des zwischen Bundesministerium für Verkehr, Industriekonsortium und DB AG am 25. April 1997 unterzeichneten Eckpunktepapiers eine vollständige, um die derzeitigen Erkenntnisse und den derzeitigen Planungsstand aktualisierte und alle Zahlungsverpflichtungen und Zahlungsströme zwischen Bund, DB AG und Industriekonsortium berücksichtigende Finanzplanung zur Beschlußfassung vorzulegen,
   - die entsprechend § 2 Magnetschwebebahnbedarfsgesetz (MsbG) zur Durchführung und zur Finanzierung erforderlichen Vereinbarungen zur Beschlußfassung vorzulegen;
4. eine endgültige Entscheidung über den Bau des Transrapid gemäß § 2 des MsbG nur auf dem Wege einer Beschlußfassung des Deutschen Bundestages über die zu treffenden Vereinbarungen zwischen Industriekonsortium, DB AG und Bund herbeizuführen;
5. vor der Bundestagswahl keine vertraglichen Vereinbarungen zum Transrapid mit Industriekonsortium und DB AG einzugehen, die eine über die bisherigen Vereinbarungen hinausgehende Bindungswirkung haben und damit einen Projektabbruch verteuern würden.

Bonn, den 24. Juni 1998

Gila Altmann (Aurich)
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Egbert Nitsch (Rendsburg)
Franziska Eichstädt-Bohlig
Ulrike Höfken
Michaele Hustedt
Steffi Lemke
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333